

NORDEUROPAforum  
 Zeitschrift für Politik,  
 Wirtschaft und Kultur  
 ISSN 1863639X  
 1/2000  
 10. Jahrgang (3. der N.F.)  
 Seiten 3-18

Textanfang

Summary

Die sechziger Jahre: „Örestad“

Die siebziger Jahre: Schonen-R

Die achtziger Jahre: Die „Maue

Die neunziger Jahre: „Medicon

Jahr 2000: Eine Öresund-Identi

Fußnoten

zur Startseite

# Der zweite Brückenschlag über den Öresund

## Vom Bau einer grenzüberschreitenden Region

Torsten Stein

### Summary

The opening of the bridge between Copenhagen and Malmo offers the opportunity to take a closer look at the Danish-Swedish border region on both sides of the Öresund. The article reviews how the plans to build the bridge have been accompanied by a lively discussion about the effects of the bridge on regional development throughout the last decades. Two basic regional concepts can be identified: one of an “economic region” and one of a “cultural region”. While the former is being supported by the regional elites, the concept of the cultural region is a remnant of the grassroots centre-periphery conflict between Scania and the Swedish capital Stockholm in the seventies. Although the concept of the economic region – not least because of its institutionalisation – is far more visible today there are important findings hinting that the cultural concept cannot be neglected. Conspicuously, the concept surfaces in situations when the regional elites try to justify the “construction” of a new economic region in the public.

Torsten Stein ist Chefredakteur der baltic consult Wirtschaftsnachrichtendienste. Eine ausführlichere Arbeit des Verfassers zum Thema erscheint demnächst als: Die Öresund-Brücke: Ein innerstädtisches Bauwerk. BERLIN VERLAG Arno Spitz GmbH.

Der Traum, die dänische Insel Seeland und das schwedische Schonen mittels Brücke oder Tunnel miteinander zu verbinden, ist über 100 Jahre alt. Doch wenn die Brücke im Sommer dem Verkehr übergeben wird, kann auch die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in dieser Region bereits auf eine 50-jährige Tradition zurückblicken. Seit den fünfziger Jahren hat es in der Öresund-Region eine Vielzahl regionaler Kooperationsprojekte gegeben, die alle von der Vorstellung ausgingen, dass sich die Voraussetzungen für die politische und wirtschaftliche Entwicklung der Region nach der Herstellung einer festen Verbindung zwischen Schonen und Seeland grundlegend verändern würden. Innerhalb dieses Rahmens hat sich der Inhalt der regionalen Zusammenarbeit im Laufe der Jahrzehnte jedoch stark verändert.

### Die sechziger Jahre: „Örestad“

Die ersten Vorschläge, eine feste Verbindung über den Öresund zu errichten, gehen auf das Jahr 1886 zurück. So richtig kamen die Pläne aber erst nach dem Zweiten Weltkrieg in Gang, besonders nachdem der Nordische Rat 1953 kurz nach seiner Gründung den Regierungen Schwedens und Dänemarks empfahl, das Bauwerk in Angriff zu nehmen. Eine Gutachterkommission wurde eingesetzt, die 1962 befand, dass eine Brücke zwischen Helsingör und Heisingborg die beste Lösung wäre.<sup>1</sup> Nach Prüfung des Gutachten setzte der Nordische Rat 1964 eine weitere Kommission in,

NORDEUROPAforum  
Zeitschrift für Politik,  
Wirtschaft und Kultur  
ISSN 1863639X  
1/2000  
10. Jahrgang (3. der N.F.)  
Seiten 3-18

Textanfang  
Summary  
Die sechziger Jahre: „Örestad“  
Die siebziger Jahre: Schonen-R  
Die achtziger Jahre: Die „Maue  
Die neunziger Jahre: „Medicon  
Jahr 2000: Eine Öresund-Identi  
Fußnoten

[zur Startseite](#)

die ihr Ergebnis 1967 vorlegte. Diesmal wurden die intraregionalen Effekte der Verbindung weit stärker in den Vordergrund gestellt, weshalb die Gutachter empfahlen, einen Eisenbahntunnel Helsingör-Helsingborg (für den Fernverkehr) und eine Straßenbrücke zwischen Kopenhagen und Malmö (für den Nahverkehr) zu bauen.<sup>2</sup> Das Ergebnis des Gutachtens ist Ausdruck der Tatsache, dass sich der Kreis der Interessenten für die Öresund-Verbindung in den sechziger Jahren erweitert hatte.

Die Brücke (bzw. der Tunnel) waren nicht mehr nur ein verkehrsbauliches Projekt, sondern wurden in einem weiteren gesellschaftlichen Zusammenhang diskutiert – es wurde erwartet, dass die Brücke zum Zusammenwachsen der Region beitragen würde. Dies wird u. a. vom Öresundsråd (Öresund-Rat) illustriert, der 1964 gegründet wurde, um die Arbeit der Kommunen auf beiden Seiten des Sunds zu koordinieren. Spätestens mit der Gründung des Öresund-Rates kann man somit davon ausgehen, dass der Begriff und das Phänomen „Öresund-Region“ auf den „mental Landkarten“ der betroffenen Akteure etabliert sind.<sup>3</sup>

Die fünfziger und sechziger Jahre waren für Kopenhagen und Malmö eine Zeit dynamischer Entwicklung und des Zukunftsoptimismus. Man rechnete damit, dass die Städte um den Öresund infolge des Bevölkerungszuwachses und des Brückenbaus zusammenwachsen würden. Die Vorstellung einer Städtefusion kommt in der Idee zum Ausdruck, dass die Städte eine einzige „Örestad“ bilden würden – ein Begriff, der die Phantasie der Stadtplaner lange Zeit beschäftigen sollte. Im Herbst 1959 druckten die Zeitungen eine Reihe von Entwürfen der „Örestad“<sup>4</sup>, deren utopische Inhalte („Fliegende Untertassen ergänzen Brücken über den Sund“)<sup>5</sup> eine deutliche Sprache über den Zukunftsglauben jener Zeit sprechen.

Dabei ist deutlich, dass der Urbanisierungsprozess die Triebkraft des regionalen Projekts der sechziger Jahre ist. Das Projekt, das wegen seiner Verankerung in der politischen und wirtschaftlichen Elite der Region als „Top-down-Projekt“ bezeichnet werden kann, ging davon aus, dass „Örestad“ – ganz ähnlich den heutigen Visionen – ein „Kraftzentrum“ werden würde, das auf ganz Europa ausstrahlt. Trotz dieser zum Teil sogar wortwörtlichen Übereinstimmungen mit dem Sprachgebrauch der neunziger Jahre ist es nicht möglich, zwischen beiden Perioden eine gerade Linie zu ziehen. Der Grund dafür, dass „Örestad“ und die Öresund-Region der neunziger Jahre nicht unmittelbar vergleichbar sind, liegt in den Vorstellungen, die die Akteure von regionaler Entwicklung und vom Inhalt des Begriffs ‚Region‘ hatten. Denn während die Öresund-Region unserer Tage auf dem Gedanken vom „Europa der Regionen“ fußt, war „Örestad“ ein Stadtplanungsprojekt, das aufgrund der demographischen Entwicklung notwendig geworden war. In den Worten des Geographieprofessors Torsten Hägerstrand aus Lund las sich das im Jahre 1964 wie folgt:

Klar ist doch das eine: Ob wir nun gemeinsam planen oder jeder für sich oder eventuell überhaupt nicht, so geht die Entwicklung dahin, dass wir in Zukunft eine ganze Menge mehr miteinander über die Grenze hinweg zu tun bekommen werden als bisher. Dafür sorgen die beinahe unaufhaltsamen Expansionseffekte des Urbanisierungsprozesses.<sup>6</sup>

NORDEUROPAforum  
 Zeitschrift für Politik,  
 Wirtschaft und Kultur  
 ISSN 1863639X  
 1/2000  
 10. Jahrgang (3. der N.F.)  
 Seiten 3-18

Textanfang

Summary

Die sechziger Jahre: „Örestad“

Die siebziger Jahre: Schonen-R

Die achtziger Jahre: Die „Maue

Die neunziger Jahre: „Medicon

Jahr 2000: Eine Öresund-Identi

Fußnoten

zur Startseite

Das Zitat weist auf den entscheidenden Unterschied zwischen den sechziger und den neunziger Jahren hin: In den sechziger Jahren ging es darum, auf einen Prozess zu reagieren, der gleichsam von selbst eine Stadtregion geschaffen hatte, die es nun zu „möblieren“ galt.<sup>7</sup> Es ging hingegen nicht darum, an der „Schaffung der Öresund-Region zu arbeiten“<sup>8</sup> – eine Wendung, die bei der Beschreibung des heutigen Regionalisierungsprozesses gern verwendet wird. Der Unterschied mag marginal erscheinen, aber dahinter stehen grundverschiedene Vorstellungen davon, was eine Region eigentlich ist: Obwohl die Akteure der sechziger Jahre einen funktionalen Regionenbegriff („Stadtregion“) verwenden, gehen sie nämlich davon aus, dass es die Region draußen in der Landschaft tatsächlich gibt, eben weil sie das Ergebnis eines unaufhaltsamen Urbanisierungsprozesses ist. Die Sicht auf die Region ist somit im Grunde essentialistisch, während „Arbeit an der Schaffung der Region“ eine konstruktivistische Haltung voraussetzt, die es ermöglichen würde, eine Region aktiv zu schaffen. Identifiziert man die Urbanisierung als Triebkraft der Prozesse, wird es darüber hinaus schwer, sie als Regionalisierung zu charakterisieren, die ja – in der neutralsten Bedeutung des Begriffs – Dezentralisierung anstrebt. Da sowohl die Triebkräfte als auch die grundsätzlichen Anschauungen derart stark von der heutigen Situation divergieren, kann man „Örestad“ nur mit einigen Vorbehalten als Beginn des Regionalisierungsprozesses in der Öresund-Region bezeichnen. Eine solche Behauptung wird leicht eine Konstruktion, die den aktuellen Kontext in die Vergangenheit projiziert. Diese Konstruktion kann dann verwendet werden, um den aktuellen Regionalisierungsprozess mit dem Verweis auf seine (vermeintlich) lange Geschichte zu legitimieren.

Ebenso wenig ist es möglich, den Begriff ‚Regionalismus‘ zur Beschreibung der politischen Interessen hinter dem „Örestad“-Projekt zu benutzen, da es nicht möglich ist, eine – in sehr einfachen Worten – „Ideologisierung der Region“ (Gidlund) zu entdecken.<sup>9</sup> Das Wort ‚Region‘ ist im Zusammenhang mit „Örestad“ lediglich ein funktionaler Begriff ohne jede politische Dimension. Zwar kommt das Wort „Öresund-Region“ auch in den sechziger Jahren schon in der Debatte vor, wird aber vor allem von denjenigen verwendet, die die Örestad-Idee für überzogen und unrealistisch hielten. Die Öresund-Region war also kein Gegenprojekt, das inhaltlich von „Örestad“ abgewichen wäre, sondern lediglich eine Nuance im politischen Sprachgebrauch, die im Grunde aber auf denselben Entwicklungsannahmen fußte.

Dass man in den sechziger Jahren eher reagierte, als dass man aktiv schuf, ist auch der Grund dafür, dass der Traum von der „Örestad“ bald einschlief. Als der Bevölkerungszuwachs zurückging und sich die wirtschaftliche Situation nach der Ölkrise 1973 weniger rosig ausnahm, hatte die Entwicklung zu einer Riesenstadt am Öresund ein Ende, und folglich gab es auch keinen Bedarf mehr, sie zu möblieren.

### Die siebziger Jahre: Schonen-Regionalismus

Der sicherste Beleg dafür, dass der Enthusiasmus für „Örestad“ erstarb, war der weitere Verlauf der Diskussion um den Brückenbau nach 1967. Da sich sowohl Schweden als auch Dänemark stärker in Richtung EG zu

NORDEUROPAforum  
 Zeitschrift für Politik,  
 Wirtschaft und Kultur  
 ISSN 1863639X  
 1/2000  
 10. Jahrgang (3. der N.F.)  
 Seiten 3-18

#### Textanfang

#### Summary

Die sechziger Jahre: „Örestad“  
 Die siebziger Jahre: Schonen-R  
 Die achtziger Jahre: Die „Maue  
 Die neunziger Jahre: „Medicon  
 Jahr 2000: Eine Öresund-Identi  
 Fußnoten

zur Startseite

orientieren begannen, nahm das Interesse für das „nordische“ Bauprojekt am Öresund ab. Gleichzeitig fokussierten beide Länder stärker auf nationale Projekte. Die Gutachter hatten 1967 empfohlen, die Straßenbrücke Kopenhagen-Malmö mit einem gemeinsamen dänisch-schwedischen Großflughafen auf der Insel Saltholm mitten im Öresund zu kombinieren. Daran war Dänemark interessiert, das den Kopenhagener Flughafen Kastrup aus Kapazitätsgründen ersetzen wollte, aber die schwedische Regierung in Stockholm sah keinen Bedarf für einen Großflughafen in Südschweden und wollte sich nicht an der Finanzierung beteiligen. Statt dessen baute Schweden den Regionalflughafen Malmö-Sturup aus, keine 20 km von Saltholm entfernt. Mit der einseitigen EG-Mitgliedschaft Dänemarks 1973 und dem Beschluss über den Bau der Brücke über den Großen Belt im gleichen Jahr schwanden die Chancen für die Verbindung über den Öresund noch mehr dahin.<sup>10</sup>

Dass die schwedische Regierung durch ihr Nein zum Flughafen auf Saltholm den Brückenbau blockierte, traf in Schonen auf einigen Widerstand. Man fand, dass Stockholm Schonen seiner Entwicklungschancen beraube und seinen Charakter als entlegene Provinz innerhalb Schwedens verstärke. Anfangs richteten sich die Proteste gegen vermeintlich von der Zentralregierung aufgezwungene Bauprojekte wie das Kernkraftwerk Barsebäck vor den Toren Malmö oder den Flughafen in Sturup. Zu diesem linksgerichteten, in der Umweltbewegung verankerten Protest kam jedoch schnell der Vorwurf an Stockholm, Schonen aus kulturellen Gründen gegenüber anderen Regionen zu übervorteilen – Schonen hatte bis 1658 zu Dänemark gehört. In den Zeitungen wechseln sich Leserbriefe, die gegen die Zentralregierung protestieren („Für mich hat sich auch der Verdacht bestätigt, dass die Politiker nicht wünschen, dass die Allgemeinheit Einsicht in die Planung nimmt“<sup>11</sup>) mit solchen ab, deren Inhalt deutlich kulturell geprägt ist:

Die Frage ist unterdessen, ob nicht eine Befreiung von der Dominanz der Zentralverwaltung in Stockholm notwendig ist. [...] Die Län entsprechen oft nicht den natürlichen geographischen Einheiten mit eigener Geschichte und kultureller Tradition. Ihnen fehlen deshalb meistens die Voraussetzungen, um eine Art lokales Nationalgefühl zu wecken. Sieht man sich die Verhältnisse in Schonen an, so ist es doch offensichtlich, dass die Einteilung [der Region] in die Län Malmöhus und Kristianstad zu einem großen Teil im Widerspruch zu den geographischen und verkehrsmäßigen Verhältnissen steht.“<sup>12</sup>

Der Schritt vom nicht-kulturell zum kulturell motivierten Protest ist kurz, aber entscheidend, weil kulturell motivierter Protest auch die konservativeren Wählerschichten anspricht. Damit entsteht ein regional begrenzter Konsens zwischen rechten und linken Kräften, womit eine der Voraussetzungen für die Entstehung von Regionalismus gegeben ist.

Obwohl die Bezeichnung „Schonen-Regionalismus“ nahelegt, dass das Phänomen nur in der schwedischen Hälfte der Öresund-Region relevant sei, ist dieser Regionalismus von Bedeutung für die ganze Region, weil die

NORDEUROPAforum  
 Zeitschrift für Politik,  
 Wirtschaft und Kultur  
 ISSN 1863639X  
 1/2000  
 10. Jahrgang (3. der N.F.)  
 Seiten 3-18

Textanfang

Summary

Die sechziger Jahre: „Örestad“

Die siebziger Jahre: Schonen-R

Die achtziger Jahre: Die „Maue

Die neunziger Jahre: „Medicon

Jahr 2000: Eine Öresund-Identi

Fußnoten

zur Startseite

Schonen-Regionalisten Schonen und Seeland aufgrund ihrer Geschichte als zusammengehörige Region betrachten. Da die Repräsentanten dieses Regionalismus' häufig außerhalb der politischen und wirtschaftlichen Elite anzutreffen sind, kann man dies als „Bottom-up-Projekt“ einer auf ihrem kulturellen Zusammenhalt gründenden Öresund-Region bezeichnen. Es zeigt sich, dass der Begriff ‚Regionalismus‘ in Gidlunds Definition („Ideologisierung einer Region“) ohne weiteres auf die Motive und Zielstellungen der Schonen-Regionalisten anwendbar ist: Die Kulturregion Schonen wird ideologisches Werkzeug, um von der Hauptstadt aus geführte Politik zu kritisieren und um größeren Spielraum für die Region zu fordern.

Mit diesem Muster ordnet sich Schonen als ein – relativ unbekanntes – Beispiel in die Zentrum-Peripherie-Konflikte ein, die für die meisten westeuropäischen Staaten in den siebziger Jahren kennzeichnend waren, z. B. Frankreich (Bretagne), Großbritannien (Schottland) oder Spanien (Baskenland, Katalonien). Die regionalwissenschaftliche Literatur der siebziger Jahre bezeichnete diese ethnisch motivierten Konflikte als Regionalismus – und fixierte den Begriff auf ethnisch motivierten Regionalismus. Dass diese Literatur weder in der schwedischen noch in der dänischen Regionalwissenschaft auf ein nennenswertes Echo stieß, deutet darauf hin, dass die Probleme zwischen Schonen und Stockholm nicht als Regionalismus in der Terminologie der siebziger Jahre verstanden wurden. Eine der wenigen – quantitativen – Untersuchungen zum Thema Regionalismus aus schwedischer Feder konstatiert:

Die Ergebnisse können mit wenigen Worten zusammengefasst werden. Regionalismus hat schlicht keine Bedeutung. Er bestimmt weder die wirtschaftliche noch die politische Entwicklung [...]. Region erklärt überhaupt nichts, und in diesem Sinne gibt es einen einheitlichen nationalen Trend zur politischen Homogenität. Wir deuten die Ergebnisse als Hinweis darauf, dass Schweden den Punkt, an dem Regionalismus Bedeutung hat, längst überschritten hat.<sup>13</sup>

Eine qualitative Untersuchung liefert unterdessen eine beträchtliche Anzahl an Argumenten, um die Proteste in Schonen nach Gidlunds einfacher Definition als Regionalismus zu bezeichnen. Ausgangspunkt der Schonen-Regionalisten ist die Zugehörigkeit der Region zu Dänemark bis zum Frieden zu Roskilde im Jahre 1658. Es ist heute kaum möglich, von einer ethnischen Trennlinie zwischen Schonen und dem Rest Schwedens zu sprechen. Deutliche Unterschiede gibt es hingegen zwischen der schonischen und anderen schwedischen Kulturlandschaften. Während die von den Schonen-Regionalisten zitierte Geschichtsschreibung den ethnisch schwedischen Charakter Schonens mit der „harten Verschwedungspolitik“ der schwedischen Zentralmacht nach der Eroberung der Region begründen, hat neuere Forschung gezeigt, dass die „Verschwedung“ Schonens späteren Datums ist: Sie ist das Resultat des „Verschwedungsprozesses“ im ganzen Lande, das heißt des schwedischen nation-building-Prozesses im 19. Jahrhundert. Zu diesem Zeitpunkt war Schonen schon seit 200 Jahren schwedisch.<sup>14</sup>

Wenn die Schonen-Regionalisten von Schonen und Seeland als einer

NORDEUROPAforum  
 Zeitschrift für Politik,  
 Wirtschaft und Kultur  
 ISSN 1863639X  
 1/2000  
 10. Jahrgang (3. der N.F.)  
 Seiten 3-18

Textanfang

Summary

Die sechziger Jahre: „Örestad“

Die siebziger Jahre: Schonen-R

Die achtziger Jahre: Die „Maue

Die neunziger Jahre: „Medicon

Jahr 2000: Eine Öresund-Identi

Fußnoten

zur Startseite

zusammengehörigen Kulturregion sprechen und behaupten, dass Schonen „eigentlich mehr dänisch als schwedisch“ sei, handelt es sich daher um eine Konstruktion, die den heutigen Nationenbegriff in die Vergangenheit projiziert und versucht, die Geschichte des 17. Jahrhunderts damit zu erklären. Genauso, wie es sich zeigte, dass die Herstellung eines direkten Zusammenhangs zwischen „Örestad“ und der heutigen Öresund-Region eine legitimierende Konstruktion ist, legitimieren die Schonen-Regionalisten ihre aktuellen politischen Forderungen mit einem historischen Hintergrund, der entsprechend ihren Anforderungen „angepasst“ wurde. Es muss betont werden, dass es sich weder hier noch im Falle der „Örestad“ um eine bewusste Konstruktion handelt, sondern um das Ergebnis eines gewissen Verständnisses vom Inhalt des Wortes ‚Region‘. Wenig überraschend haben die Schonen-Regionalisten eine essentialistische Sicht auf die Region, d. h. ihre Kulturregion Schonen-Seeland gibt es tatsächlich, sie muss nicht geschaffen werden, und ihr Charakter liegt u. a. in ihrer „regionalen Identität“ begründet. Diese Identität ist in den dänischen Jahrhunderten Schonens festgelegt worden, sie ist konstant und kann (und sollte) nicht nach Belieben verändert werden. Letzteres erklärt, warum die „Verschwedung“ Schonens den Schonen-Regionalisten suspekt und sogar völkerrechtlich kriminell erscheint. In einem Buch über Schonens Geschichte heißt es über den schwedischen Charakter der Bewohner Schonens:

Die Verflachung des schonischen Kulturlebens gegenüber der großschwedischen Politik der Hauptstadt ist [...] letztlich das Eingeständnis eines historischen Verlaufs, in dem sich eine Bevölkerung so umnationalisieren lässt, dass sie ihr altes Gesicht – hier das schonisch-dänische – verachtet und mit ihrem neuen »wir Südschweden« herumstolzisiert. Ein solches Eingeständnis birgt die für die Zukunft der Welt sehr gefährliche Botschaft in sich [...], dass Völker ihre Identität und Nationalität ändern können, wenn nur Gewalt, Fälschung und Propaganda im rechten Maß zur Anwendung kommen.“<sup>15</sup>

Nicht zuletzt wegen ihrer essentialistischen Definition von Regionen gelang es den Schonen-Regionalisten nicht, sich klar von rechtspopulistischen Gruppen abzugrenzen, die sich der regionalistischen Botschaft bedienten, um fremdenfeindliche Inhalte zu verbreiten.<sup>16</sup> Das dürfte die Ursache dafür sein, dass der Schonen-Regionalismus heute im großen und ganzen politisch diskreditiert und dass die „Kulturregion“ im heutigen regionalen Projekt kaum anzutreffen ist. Gleichwohl gibt es Grund zu vermuten, dass die Kulturregion weiterhin eine wichtige Rolle bei der Legitimierung der Öresund-Region gegenüber der Bevölkerung spielt (siehe unten). Der Grund hierfür ist vermutlich, dass es noch immer einen gewissen Grad „regionaler Mobilisierung“ in Schonen gibt. Vielleicht ist es so, dass der Schonen-Regionalismus trotz seines Scheiterns im politischen System Bestandteil des regionalen Bewusstseins ist – eine These die von der politischen Entwicklung der Region in den letzten Jahren gestützt wird. Es soll hier genügen, auf die „Wiedervereinigung“ der Region in den Grenzen der historischen Landschaft zu verweisen, die im Rahmen eines Modellversuchs zur regionalen Selbstverwaltung erfolgte. Bei der Regionalreform in Westschweden nahm man weit weniger Rücksicht auf historische Grenzen – etwa zum ehemals norwegischen Bohuslän.



NORDEUROPAforum  
 Zeitschrift für Politik,  
 Wirtschaft und Kultur  
 ISSN 1863639X  
 1/2000  
 10. Jahrgang (3. der N.F.)  
 Seiten 3-18

Textanfang

Summary

Die sechziger Jahre: „Örestad“

Die siebziger Jahre: Schonen-R

Die achtziger Jahre: Die „Mauer

Die neunziger Jahre: „Medicon

Jahr 2000: Eine Öresund-Identi

Fußnoten

[zur Startseite](#)

## Die achtziger Jahre: Die „Mauer im Sund“

Zwischen 1973 und 1984 war der Gedanke, eine Brücke über den Öresund zu bauen, so gut wie tot. Erst 1984 wurde die Planung wieder aufgenommen, als der Round Table of European Industrialists des damaligen Volvo-Chefs Per Gyllenhammar konstatierte, dass die Öresund-Brücke ein missing link im europäischen Verkehrssystem sei.<sup>17</sup> Der Funke, der die Brückendiskussion wieder entzündete, war somit nicht der Bedarf an der Brücke in der Region, sondern ihre Bedeutung für den Transitverkehr zwischen Schweden und dem Kontinent. Das Konsortium Scanlink, das sich als treibende Kraft im Entscheidungsprozess etablierte, gestand dem regionalen Verkehr jedoch ausreichende Bedeutung zu, um die Verbindung von Kopenhagen nach Malmö gegenüber der Helsingör-Helsingborg-Variante zu favorisieren. Das Comeback der Region in der Brückendebatte ließ jedoch noch bis 1989 auf sich warten, und diesmal kam der Anstoß von dänischer Seite. Nachdem verschiedene Gutachten zu dem Schluss gekommen waren, dass sich keine eindeutigen Vor- oder Nachteile eines reinen Eisenbahntunnels gegenüber einer kombinierten Straßen- und Bahnverbindung identifizieren ließen, begannen Kopenhagens Politiker nämlich, die kombinierte Brücke als Heilmittel für die kränkelnde Wirtschaft der Stadt zu lancieren. Und in dieser Funktion konnte ein reiner Bahntunnel nicht so zweckmäßig erscheinen wie die kombinierte Verbindung. Der schwedische Reichstag und das dänische Folketing ratifizierten den Brückenbeschluss im Juni bzw. August 1991. Mit dem Bau konnte wegen umfangreicher Umweltverträglichkeitsprüfungen jedoch erst 1995 begonnen werden.

Das „Top-down-Projekt“ der Öresund-Region durchlief – so weit es nicht völlig eingeschlafen war – in den achtziger Jahren eine konzeptionelle Neuorientierung. An eine „Örestad“ war nach dem Fiasko der Brückenplanung Anfang der siebziger Jahre natürlich nicht mehr zu denken. Das Ziel der Regionalpolitik war nunmehr eine ausgeglichene Entwicklung der Regionen. Hauptakteur auf der Bühne des Top-down-Projekts in den achtziger Jahren wurde Öresunds Kontakt, eine Arbeitsgruppe innerhalb der „Beamtengruppe für Regionalpolitik“ (NÄRP) des Nordischen Ministerrates. Die Aufgabe von Öresunds Kontakt war es mit anderen Worten, nordische Regionalpolitik in der dänisch-schwedischen Grenzregion umzusetzen. Das Ziel war nicht die Gründung einer „Örestad“, sondern weit bescheidener: Man hoffte nunmehr lediglich, die Barriere verkleinern zu können, die die Grenze im Sund bildete.<sup>18</sup> In den sechziger Jahren, als die Öresund-Region als „gut integrierte Einheit“<sup>19</sup> bezeichnet wurde, war von der Existenz kultureller Barrieren im Öresund nicht einmal die Rede. Es erstaunt deshalb, in den achtziger Jahren häufiger von einer „Mauer im Sund“ zu lesen.<sup>20</sup> Überhaupt verbreitet Öresunds Kontakt in seinen Publikationen teilweise sehr simple Kenntnisse über die Öresund-Region, was darauf hindeutet, dass die Verfasser nicht davon ausgehen konnten, dass die Region ein Teil der „mentalen Landkarten“ ihrer Leser sein würde. Meist liefen die Bemühungen der Organisation darauf hinaus, mehr wirtschaftlichen Austausch zu schaffen und den kulturellen Barrieren zwischen Schonen und Seeland entgegenzuwirken. Das Hauptproblem war jedoch, dass die Tätigkeit von Öresunds Kontakt an den wirklichen Problemen der Region vorbeiging. Während die Organisation nicht müde wurde, für den nordischen

NORDEUROPAforum  
 Zeitschrift für Politik,  
 Wirtschaft und Kultur  
 ISSN 1863639X  
 1/2000  
 10. Jahrgang (3. der N.F.)  
 Seiten 3-18

Textanfang

Summary

Die sechziger Jahre: „Örestad“

Die siebziger Jahre: Schonen-R

Die achtziger Jahre: Die „Maue

Die neunziger Jahre: „Medicon

Jahr 2000: Eine Öresund-Identi

Fußnoten

zur Startseite

Binnenmarkt zu werben<sup>21</sup>, wurden die Werften und der Schwermaschinenbau von einer Strukturkrise erfasst, ohne dass die Vision einer „nordischen“ Öresund-Region zu einer Lösung beitragen konnte.

Öresunds Kontakt gelang es mit anderen Worten nicht, nach dem Kollaps der Örestad-Idee ein neues Konzept für die Region zu erstellen. Die Forderung nach mehr wirtschaftlichem Austausch auf der Grundlage der kulturellen Zusammengehörigkeit war keine hinreichend starke Motivation für die betroffenen Akteure.

### Die neunziger Jahre: „Medicon Valley“

In dieser Situation ergriffen regionale und kommunale Institutionen die Initiative und gaben wissenschaftliche Analysen in Auftrag, die einen Weg aus der Krise weisen sollten,<sup>22</sup> der Nordische Ministerrat und Öresunds Kontakt spielten hierbei keine Rolle. Gemeinsam war diesen Analysen, auf denen die erneuerte Version des Top-down-Projekts basieren sollte, ihr Ausgangspunkt in der Wirtschaftsgeographie und den theoretischen Grundsätzen dieser Disziplin. Ganz gleich, ob die Autoren auf der Grundlage der Theorie der Zentralen Orte, der Produktzyklustheorie, der Wachstumspoltheorie oder der Exportbasis-Theorie arbeiteten, steht daher immer ein funktionaler Regionenbegriff im Zentrum. Die Theorie der Zentralen Orte, die im groben besagt, dass das Ortssystem aus einer Hierarchie von Städten besteht, die mit ihrem Umland eng verflochten sind, eignete sich z. B. gut, um das „Unnatürliche“ der Grenzbarrieren am Öresund zu beweisen: Auf der einen Seite konnte Kopenhagen, das größte Zentrum der Region, sich nicht optimal entwickeln, weil die Stadt durch die Grenze der Hälfte ihres Umlands beraubt ist.<sup>23</sup> Von der anderen Seite des Sund gesehen lautete die Kritik, dass Kopenhagen wegen der Grenze nicht das natürliche Oberzentrum der schonischen Städte sein könne, was Schonen zu einer abgeschlagenen Peripherie mit schlechten Entwicklungschancen mache.<sup>24</sup> Auf diese Weise leisteten die Geographen das, was Öresunds Kontakt nicht leisten konnte: sie lieferten der Politik die Argumente, weshalb die Öresund-Region eine Einheit sein sollte. Diese Argumente hatten darüber hinaus den Vorteil, auf wissenschaftlicher Grundlage zu bauen, weshalb sie sich nicht so leicht in Zweifel ziehen ließen.

Die wirtschaftliche Theoriebildung arbeitet mit einem rein funktionalen Regionenbegriff, d. h. als Region wird ein Gebiet bezeichnet, das nach innen stärkere funktionale Verflechtungen aufweist als nach außen. Ein kultureller Hintergrund oder eine regionale Identität ist zur Definition einer funktionalen Region nicht nötig. Die meisten Theorien vermitteln dennoch den essentialistischen Eindruck, dass die Region in der Realität existiert, weil sie für gewöhnlich eine Momentaufnahme einer Region auf der Grundlage ihrer funktionalen Verflechtungen liefern.

Da eine solche Momentaufnahme der Öresund-Region jedoch zeigt, dass die funktionalen Verflechtungen zwischen beiden Teilen der Region noch sehr schwach sind, ist die Definition der Öresund-Region als funktionale Region irgendeiner Art problematisch. Was daher gebraucht wird, ist eine Theorie, die einen dynamischen Blickwinkel erlaubt, mithin eine konstruktivistische Theorie, die zulässt, dass sich Regionen entwickeln und somit auch geschaffen werden können. Dies ist die Ursache dafür, dass die



NORDEUROPAforum  
 Zeitschrift für Politik,  
 Wirtschaft und Kultur  
 ISSN 1863639X  
 1/2000  
 10. Jahrgang (3. der N.F.)  
 Seiten 3-18

Textanfang

Summary

Die sechziger Jahre: „Örestad“

Die siebziger Jahre: Schonen-R

Die achtziger Jahre: Die „Maue

Die neunziger Jahre: „Medicon

Jahr 2000: Eine Öresund-Identi

Fußnoten

zur Startseite

Wachstumspoltheorie die größte Bedeutung als Grundpfeiler des neuen Top-down-Projekts erhielt. Diese Theorie beschäftigt sich mit der Frage, warum ein existierendes Ortssystem in Bewegung gerät. Gekoppelt mit einer postindustriellen Standorttheorie eignet sie sich daher besonders gut als Basis der Entwicklungsstrategie für die Öresund-Region, die die Geographen Åke E. Andersson und Christian Wichmann Matthiesen erstellten und der entscheidende Bedeutung für die praktische Ausformung der Regionalpolitik zukommt.<sup>25</sup> Nach Meinung der beiden Autoren hat die Öresund-Region nämlich die Voraussetzungen, um eine sogenannte „K-Region“ zu werden, ein Begriff den Andersson prägte und der beinhaltet, dass der Erfolg der Region in den Bereichen Wissen (kunskap), Kultur, Kreativität und Kommunikation zu suchen sei. Der Kondensationskern, um den sich der Wachstumspol – oder das Kraftzentrum, wie die Autoren es nennen – entwickeln soll, ist der medizinisch-industrielle Komplex der Region. Die Branche könnte der Embryo eines „K-Korridors“ zwischen den Hochschulstandorten Roskilde, Kopenhagen, Malmö und Lund werden.

Hat dies nun irgend etwas mit Regionalismus zu tun? Findet eine „Ideologisierung der Region“ statt? Betrachtet man die Art und Weise, wie Wichmann Matthiesen und Andersson die Notwendigkeit ihrer regionalen Vision begründen, muss die Antwort Ja lauten. Es wird deutlich, dass die Verfasser der Meinung sind, Schonen und die Region Kopenhagen seien unter nationalstaatlicher Regie nicht besonders gut gefahren. Über Schonen schreiben die Autoren:

Von einer nach außen orientierten, industrialisierten und technologisch modernen Region hat der Landesteil nach und nach Charakteristika entwickelt, die sich mit dem Begriff »Schwedens Kornkammer« zusammenfassen lassen. Mit dieser Veränderung wurde die Region mehr und mehr abhängig vom schwedischen Binnenmarkt und von der strengen Landwirtschaftspolitik, die von den Landespolitikern definiert wurde. Die Transformation Schonens von einer offenen und international orientierten Region zu einer geschlossenen, von Stockholm dirigierte Peripherie, ist durch den Strukturwandel der letzten drei Jahrzehnte noch verstärkt worden.<sup>26</sup>

Und über Kopenhagen:

Die Auslagerung staatlicher Einrichtungen oder selektive Einschnitte bei staatlichen Unternehmen, die zum Wachstum der Großstadt beitragen, demonstrieren auch die Politik der nationalen Führung [...] Die Planungsbehörde hat die meiste Zeit ihrer Existenz zum negativen Wirtschaftsklima beigetragen. Offenbar hält die Behörde die Ansiedlung großstädtischer Wirtschaftszweige in der Großstadt für ein Problem. [...] Das letzte Beispiel einer unangebrachten Schwächung des Wachstums der Großstadt durch den Staat ist die Abwicklung des Hauptstadtrates 1989.<sup>27</sup>

Die Zitate zeigen, dass hier ein Wirtschaftsregionalismus entsteht, der seine Wurzeln in den alten Zentrum-Peripherie-Konflikten hat und den man aus den

NORDEUROPAforum  
 Zeitschrift für Politik,  
 Wirtschaft und Kultur  
 ISSN 1863639X  
 1/2000  
 10. Jahrgang (3. der N.F.)  
 Seiten 3-18

Textanfang

Summary

Die sechziger Jahre: „Örestad“

Die siebziger Jahre: Schonen-R

Die achtziger Jahre: Die „Maue

Die neunziger Jahre: „Medicon

Jahr 2000: Eine Öresund-Identi

Fußnoten

zur Startseite

Anfangen des „Bottom-up-Projekts“ wiedererkennt. Dass aber dieselbe Argumentation nun von den Akteuren des „Top-down-Projekts“, d. h. Vertretern der wissenschaftlichen und politischen Elite, verwendet werden kann, hat seine Ursache in der Idee vom „Europa der Regionen“, die Anfang der neunziger Jahre ihre Blütezeit hatte und es möglich machte, die Ideologie des Staats als relevanter wirtschaftlicher und sozialer Einheit „ganz offiziell“ mit der Ideologie der Region zu konfrontieren. Der Gedanke, dass ein Europa der Regionen das Europa der Nationalstaaten ablösen könnte, hat seine Wurzeln letztlich in der Vorstellung, dass es eine Kopplung zwischen dem Nationalstaat als politischer und dem Industrialismus als wirtschaftlicher Organisationsform gibt. Daraus folgt die Hypothese, dass der Übergang von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft auch zu Veränderungen in der politisch-territorialen Organisationsform führen werde. Einige Autoren gehen davon aus, dass die Dienstleistungsgesellschaft aufgrund ihres relativ hohen Bedarfs an persönlichen Kontakten eine inhärente Tendenz zur kleinskaligen – regionalen – territorialen Organisation habe. Diese Ideen über ein „Europa der Regionen“ sind trotz ihres hypothetischen Charakters zu einem Topos in der politischen und wissenschaftlichen Welt Europas geworden. Ihr Effekt ist auch in der Öresund-Region nicht zu unterschätzen, weil sie dem Regionalisierungsprozess eine systemimmanente Bedeutung zuschreiben, was seine Legitimität beträchtlich steigert.

Die Idee zum „Bau“ einer Öresund-Region mit einem „K-Korridor“ von Roskilde über die Öresund-Brücke nach Lund fand sich relativ bald in der Politik wieder, z. B. in den Publikationen des Öresundskomitee, das Öresunds Kontakt Anfang 1993 ablöste. Das Komitee ist ein Kooperationsorgan der Regionalverwaltungen in der Öresund-Region, aber auch die Regierungen sind vertreten. Die Zielsetzungen des Komitees, „die Region national und international sichtbar zu machen“, und „die Voraussetzungen für wirtschaftliches, kulturelles und soziales Wachstum zu schaffen“ widerspiegeln die Verankerung in der Welt des „Europa der Regionen“ und in Wichmann Matthiessens und Anderssons Vision der Öresund-Region als Wachstumspol:

Die Öresund-Region ist eine starke Region bezüglich Bevölkerung, Wirtschaft, Ausbildung und Unternehmensstruktur – Faktoren, die in hohem Maße den Anforderungen entsprechen, die an die Großstadregionen der Zukunft gestellt werden. In der Region gibt es gut ausgebildete Arbeitskraft, mehrere bekannte und international ausgerichtete Universitäten und Hochschulen, und eines der besten sozialen Sicherungssysteme der Welt [...] Die Öresund-Region ist eines der fünf wichtigsten kreativen Zentren Europas und gilt als das Zentrum der Entwicklung in Nordeuropa.<sup>28</sup>

Aufschlussreich ist ein Vergleich dieses Textes mit dem, was die beiden Geographen sechs Jahre zuvor geschrieben hatten:

Ohne Visionär zu sein, kann man sich vorstellen, wie sich die Öresund-Stadt präsentieren wird. Sie wird eine Stadtbevölkerung von ca. 2,3 Mio. Menschen aufweisen. Das

NORDEUROPAforum  
 Zeitschrift für Politik,  
 Wirtschaft und Kultur  
 ISSN 1863639X  
 1/2000  
 10. Jahrgang (3. der N.F.)  
 Seiten 3-18

Textanfang

Summary

Die sechziger Jahre: „Örestad“

Die siebziger Jahre: Schonen-R

Die achtziger Jahre: Die „Maue

Die neunziger Jahre: „Medicon

Jahr 2000: Eine Öresund-Identi

Fußnoten

[zur Startseite](#)

ist die größte Bevölkerungskonzentration in Nordeuropa. [...] Wirtschaftlich wird der Sprung noch imponierender. Von dem allein schon beeindruckenden 16. Platz, den Kopenhagen einnimmt, rückt man auf den 8. Platz in Europa vor [...], während Stockholm weit hinten auf der Liste zurückbleibt. [...] Die Öresund-Stadt wird eines der fünf wichtigsten kreativen Zentren Europas. [...] Zusammen platziert sich die Öresund-Stadt vor Stockholm-Uppsala, das gegenwärtig den 5. Platz einnimmt.<sup>29</sup>

Es gibt jedoch einen wesentlichen Unterschied zwischen der wissenschaftlichen und der politischen Version des wirtschaftsregionalistischen Projekts in der Öresund-Region: Während die Geographen die Neubildung einer (funktionalen) Region mit der Hoffnung auf wirtschaftlichen Erfolg legitimieren können, reicht das in der politischen Version nicht aus. Deshalb kommt der gemeinsame kulturelle Hintergrund der Region wieder ins Spiel, wenn es darum geht, die regionale Botschaft nach außen zu kommunizieren. Ein Beispiel dafür ist der Werbefilm *The Sound of Green and Blue*, den das Öresundskomitee herausgegeben hat und den Wieslander wie folgt kommentiert:

[...] *The Sound of Green and Blue* [...] beginnt auf mythologisierende und identitätsbildende Weise. Die tiefe Stimme von Max von Sydow verkündet zu erdnahen Bildern dänischer oder schwedischer Buchenwälder, dass Schonen und Seeland einmal, vor 8.000 Jahren, von einer Landbrücke verbunden waren – erst dann kam der Sund! Bei diesen Worten weitet sich der Blick der Kamera und schweift hinaus über die blaue Wasserfläche. Die Botschaft ist deutlich: Der Sund wird zum Symbol für Barrieren, die es nicht immer gab. Der Schwerpunkt des Films liegt durchgehend auf dänischer und schwedischer Kultur, Geschichte und Umwelt, in dem Versuch, beide Länder miteinander zu verflechten.<sup>30</sup>

Mehr als ein kleiner Baustein sind Kultur und Geschichte jedoch nicht. Im Unterschied zu den Schonen-Regionalisten gehören sie nicht zum eigentlichen regionalen Konzept, das rein wirtschaftsregionalistischer Natur ist. Wie sehr sich das Öresundskomitee die Vision Wichmann Matthiessens und Anderssons zu eigen gemacht hat, kommt auch in der praktischen Politik der Organisation deutlich zum Ausdruck. Es soll hier genügen, auf das Projekt *Medicon Valley Academy* einzugehen, was ein klangvollerer Name für den technokratischen „K-Korridor“ der Geographen in Anlehnung an den medizinisch-industriellen Komplex ist. Der Name ist ferner eine Referenz an das kalifornische *Silicon Valley*, das große Vorbild einer erfolgreichen, hochtechnologisch geprägten Region.

1996 gelang es Öresundskomitee, die Anerkennung der Öresund-Region als Zielgebiet für das Regionalprogramm Interreg II der EU zu erhalten. Das trug weiter dazu bei, die Arbeit des Komitees zu legitimieren, und half, einen Teil seines Programms zu verwirklichen: die Region „international sichtbar“ zu machen.

Jahr 2000: Eine Öresund-Identität?

NORDEUROPAforum  
 Zeitschrift für Politik,  
 Wirtschaft und Kultur  
 ISSN 1863639X  
 1/2000  
 10. Jahrgang (3. der N.F.)  
 Seiten 3-18

Textanfang

Summary

Die sechziger Jahre: „Örestad“

Die siebziger Jahre: Schonen-R

Die achtziger Jahre: Die „Maue

Die neunziger Jahre: „Medicon

Jahr 2000: Eine Öresund-Identi

Fußnoten

[zur Startseite](#)

Aus dem Gesagten wird deutlich, dass der „Regionenbau“ auf wirtschaftsregionalistischer Basis am Öresund schon recht weit fortgeschritten ist, auch wenn die Region sicherlich nicht im kommenden Sommer gemeinsam mit der Brücke „fertig“ wird. Die Frage ist nun, wie das Projekt, das in intensiver Zusammenarbeit zwischen der politischen und der wissenschaftlichen Elite der Region entstanden war, auf den „mentalen Landkarten“ der Bevölkerung verankert werden kann. Mit anderen Worten: Wie verschafft man dem Regionalisierungsprozess demokratische Legitimität? Bisher gibt es keine Untersuchungen darüber, wie gegenwärtig die Öresund-Region im Bewusstsein ihrer Bewohner eigentlich ist. Einige Autoren sind sogar der Meinung, dass die Elite, die das Projekt erdacht hat, in sich so geschlossen ist und so viel Macht hat, dass die Öresund-Region ein Problem mit ihrem „demokratischen Image“ habe:

Eine der ersten Barrieren, die überwunden werden müssen, ist wohl, dass die ganze Öresund-Region Probleme mit ihrem demokratischen Image hat. Viele Leute haben von vorn herein eine negative Einstellung zur Idee der Region, weil sie den Entscheidungsprozess um die Öresundbrücke als undemokratisch empfunden haben. An dieser Stelle sollte man wahrscheinlich ansetzen, wenn die Öresund-Region ein Projekt für die Menschen rund um den Öresund werden soll.<sup>31</sup>

Es ist also notwendig, das Projekt aus dem ‚lobbyistischen Kreislauf‘ seiner Produzenten und Vermittler in Wissenschaft und Politik zu lösen und es in den ‚demokratischen Kreislauf‘ zu überführen, der den Kommunikationsprozess zwischen Produzenten und Vermittlern des Konzepts auf der einen Seite und den Rezipienten –Wirtschaft und Bevölkerung – auf der anderen beschreibt. Da die Wirtschaft primäre Zielgruppe der wirtschaftsregionalistischen Vision ist, verwundert es wenig, dass die Botschaft von dieser Rezipientengruppe in mehr oder weniger unveränderter Form akzeptiert wird. Weniger einfach ist zu beurteilen, ob das wirtschaftsregionalistische Konzept auch bei der Bevölkerung ankommt. Diese Akzeptanz aber ist notwendig, wenn die Öresund-Region auf Dauer demokratisch legitimiert sein soll. Es ist daher von entscheidender Bedeutung herauszufinden, welches Bild die Bevölkerung von der Öresund-Region hat. Nach dem in der Presse wiedergegebenen Material zu urteilen, spielt die Kulturregion Schonen-Seeland hier eine nicht unbedeutende Rolle auch dann, wenn die Autoren normalerweise Verfechter des wirtschaftsregionalistischen Konzepts sind:

Man kann den Tatsachen ruhig ins Gesicht sehen. Was hier passiert, ist eine friedliche Rückeroberung von Skåne, Halland und Blekinge durch Dänemark. Und das finde ich gut, ich habe nichts dagegen! [...] Die Brücke wird Dänemark nicht zu einem Transitland machen. Sie wird die beiden Teile des alten dänischen Imperiums miteinander verbinden. [...] Wenn die Brücke kommt, erhält Kopenhagen seine natürliche zentrale Lage zurück, und die Brücke schafft eine Großstadtregion mit zweieinhalb Millionen Einwohnern.<sup>32</sup>

NORDEUROPAforum  
Zeitschrift für Politik,  
Wirtschaft und Kultur  
ISSN 1863639X  
1/2000  
10. Jahrgang (3. der N.F.)  
Seiten 3-18

Textanfang

Summary

Die sechziger Jahre: „Örestad“

Die siebziger Jahre: Schonen-R

Die achtziger Jahre: Die „Maue

Die neunziger Jahre: „Medicon

Jahr 2000: Eine Öresund-Identi

Fußnoten

zur Startseite

Die Frage ist, warum derartige kulturregionalistische Äußerungen wohl in der Kommunikation nach außen, kaum aber innerhalb der regionalen Elite vorkommen. Die Antwort ist möglicherweise, dass die Autoren gegenüber der Presse eine Botschaft vermitteln wollen, von der sie sich wünschen, dass die Leser sie akzeptieren. Wenn die Kulturregion am Öresund in diesem Zusammenhang stärker betont wird, muss das mit der Erwartung der Autoren zusammenhängen, dass die Kulturregion auf den „mentalen Landkarten“ der Leser verzeichnet ist, während befürchtet wird, dass die rein wirtschaftsregionalistische Version auf weniger Zustimmung trifft. Auf einer anderen Ebene könnte man argumentieren, dass die Autoren mit besserer Akzeptanz einer „essentialistischen“ Kulturregion als einer „konstruierten“ Wirtschaftsregion rechnen.

Die Kulturregion des Bottom-up-Projekts als Konzept für die ganze Öresund-Region kann somit nicht ganz vernachlässigt werden, sondern sie ist allem Anschein nach ein Teil des Bildes, das die Bevölkerung von der Region hat. Ob die Kulturregion deshalb in Zukunft eine größere Rolle spielen kann, ist schwer zu sagen. Vieles wird davon abhängen, wie der Konstruktionsprozess der Öresund-Region weitergeht, und wie es den Akteuren gelingt, ein Bild der Region zu schaffen, das von ihren Bewohnern als „natürlich“ und legitim empfunden wird.

1 Nordiska Rådet: Nordiska rådets Öresundskonferens den 13–15 april 1964. Stockholm 1964, 2.

2 Weibull, Jörgen: „Öresund i historien“. In: Weibull, Jörgen et al.: Öresund – då nu och sedan. Malmö 1993, 92.

3 Der Begriff „mentale Landkarten“ (mental maps) wurde Ende der sechziger Jahre von Peter Gould geprägt. Er beschreibt Umgebungsbilder, die Individuen bzw. soziale Gruppen aufgrund ihrer täglichen Aktionsräume und Informationsaufnahme entwickeln. Vgl. u. a. Gould, Peter: People in Information Space. The Mental Maps and Information Surfaces of Sweden. Lund 1975 (Lund Studies in Geography, Ser. B Human Geography 42). Gould arbeitete in Lund, seine perceptions- und zeitgeographische Schule wurde später von Torsten Hägerstrand und Gunnar Törnqvist weitergeführt.

4 Vgl. u. a. KvällsPosten, 30. November 1959: „Så ser det kanske ut i framtidens Örestad –jättestaden vid Sundet“ und Arbetet, 17. Oktober 1959: „Mångmiljonstad med Öresund som ‚Insjö‘ – Malmö-Lund blir en ‚stadsdel‘ – Flygande stekfat kompletterar broar“.

5 Arbetet 17. Oktober 1959: „Mångmiljonstad med Öresund som ‚Insjö‘ – Malmö-Lund blir en ‚stadsdel‘ – Flygande stekfat kompletterar broar“.

6 Nordiska Rådet 1964, 106, vgl. Fußnote 1 (Zitat: Torsten Hägerstrand, Geographieprofessor Universität Lund).

7 Idvall, Markus: „Att möblera Öresundsregionen. En diskussion kring aktörer och arenor.“ In: Idvall, Markus und Anders Salomonsson (Hg.): Att skapa en region – om identitet och territorium.

NORDEUROPAforum  
Zeitschrift für Politik,  
Wirtschaft und Kultur  
ISSN 1863639X  
1/2000  
10. Jahrgang (3. der N.F.)  
Seiten 3-18

Textanfang  
Summary  
Die sechziger Jahre: „Örestad“  
Die siebziger Jahre: Schonen-R  
Die achtziger Jahre: Die „Maue  
Die neunziger Jahre: „Medicon  
Jahr 2000: Eine Öresund-Identi  
Fußnoten

zur Startseite

Stockholm 1996, 149–163.

8 Wieslander Anna: „Art bygga Öresundsregionen. Från 1960-talets utvecklingsoptimism till 1990-talets lapptäcksregionalism.“ In: Tägil, Sven, Fredrik Lindström und Solveig Ståhl (Hg.): Öresundsregionen – visioner och verklighet. Lund 1997 (Meddelanden från Erik-Philip-Sörensens Stiftelse 7), 83.

9 Gidlund, Janerik: Regionernas Europa. Stockholm 1992, 14.

10 Ahm, Leif: Rundt om Sundet. Fakta om Øresundsregionen. Kopenhagen und Malmö 1981, 81.

11 Sydsvenska Dagbladet, 24. Januar 1972: „Skånes framtid“ (Runo Löwenmo).

12 Sydsvenska Dagbladet, 18. Januar 1977: „Slopa Skånes länsgräns“ (Per Christensen).

13 Berglund, Sten und Jan Åke Dellenbrandt: Svensk partiregionalism. Stockholm 1986, 149.

14 Das Thema wird umfassend behandelt in: Linde-Laursen, Anders: Det nationale Natur. Studier i dansk-svenske relationer. Kopenhagen 1995.

15 Broberg, Peter: „Skåningen som regional kulturbärare i ett större perspektiv.“ In: Stiftelsen Skånsk Framtid: 333-årsboken om Skånelandsregionen. Historielös, framtidslös, försvarslös. Örkelljunga 1991, 188 (<http://www.scania.org/books/333bok/0311pbr.htm>).

16 Z. B. die Parteien „Skånepartiet“, „Sjöbopartiet“ und „Sverigedemokraterna“. Skånepartiet hatte ihren größten Erfolg mit 7,2% der Stimmen bei der Kommunalwahl in Malmö 1985. Vgl. Politiken, 2. August 1997: „Hjem til Skåne“.

17 Der Entscheidungsprozess um die Brücke von 1984 bis 1991 wird im Detail behandelt in: Hedegaard Sørensen, Claus: Slår bro fra kyst til kyst? Højbjerg 1993.

18 Ahm, Leif 1981, 82 (vgl. Fußnote 10).

19 Stenberg, Oscar: Öresundsregionen. En kort presentation. Kopenhagen 1968, 12.

20 Vgl. u. a. Ahm 1981, 9 (vgl. Fußnote 10).

21 Ahm, Leif: Norden som hjemmemarked – en regional udfordring. Kopenhagen und Malmö 1983.

22 Vgl. u. a. Olander, Lars-Olof und Gunnar Törnqvist: Näringsliv i Skåne. Tillstånd, hot och möjligheter. Malmö 1988, Andersson, Åke E.: Sydsvenskframtid. Södertälje 1989 (im Auftrag der Südschwedischen Handelskammer) und Andersson, Åke E. et al.: Nordvästra Skånes utveckling. Fakta – visioner. Helsingborg 1996.



NORDEUROPAforum  
Zeitschrift für Politik,  
Wirtschaft und Kultur  
ISSN 1863639X  
1/2000  
10. Jahrgang (3. der N.F.)  
Seiten 3-18

Textanfang

Summary

Die sechziger Jahre: „Örestad“

Die siebziger Jahre: Schonen-R

Die achtziger Jahre: Die „Maue

Die neunziger Jahre: „Medicon

Jahr 2000: Eine Öresund-Identi

Fußnoten

zur Startseite

23 Vgl. Wichmann Matthiessen, Christian und Åke E. Andersson:  
Øresundsregionen. Kreativitet, integration, vækst. Kopenhagen 1993,  
16f.

24 Vgl. Andersson, Åke E. et al. 1996, 78 (vgl. Fußnote 22).

25 Wichmann Matthiessen und Andersson 1993 (vgl. Fußnote 23).

26 Ebd., 82f.

27 Ebd., 88.

28 Internet-Präsentation des Öresundskomiteen 1999:  
<http://www.oresundskomiteen.dk/oresundsregion/>

29 Wichmann Matthiessen und Andersson 1993, 37 (vgl. Fußnote 23).

30 Wieslander 1997, 109 (vgl. Fußnote 8).

31 Meyer, Gitte: Broen i vore hoveder. Kopenhagen 1997, 50 (Interview  
mit Lise Lyck vom Forschungsinstitut SAMS – Scandinavian Academy of  
Management Sciences, das sich speziell mit der Problematik der  
Öresund-Region beschäftigt, s. auch <http://www.sams.dk>).

32 Berlingske Tidende, 1. Januar 1995: „Broens svenske gudfar:  
Ørestaden et kraftcenter“ (Interview mit Hans Cavalli-Björkman, Direktor  
der Südschwedischen Handelskammer).